Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/547

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/1 — 68070 — 5404/66

Bonn, den 22. April 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
hier: Rechtsangleichung in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag der Kommission der EWG für

eine Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über landwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (Höchstgeschwindigkeit, Beifahrersitze und Ladepritschen).

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der EWG vom 1. April 1966 dem Herrn Präsidenten des Rats der EWG übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der EWG zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Mende

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Vorschlag einer Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über landwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (Höchstgeschwindigkeit, Beifahrersitze und Ladepritschen)

(Von der Kommission dem Rat vorgelegt)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf die Bestimmungen des Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und

in Erwägung nachstehender Gründe:

Landwirtschaftliche Zugmaschinen müssen in jedem Mitgliedstaat bestimmten technischen Merkmalen entsprechen, die in zwingend vorgeschriebenen Bestimmungen enthalten sind. Diese Bestimmungen sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden. Durch ihre Unterschiede behindern sie den Warenverkehr und können ungleiche Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft verursachen.

Diese Behinderung für die Errichtung und das reibungslose Funktionieren des Gemeinsamen Marktes läßt sich verringern und sogar beseitigen, wenn alle Mitgliedstaaten gleiche Bestimmungen in Ergänzung oder anstelle ihrer derzeitigen Rechtsvorschriften annehmen.

Selbst da, wo sie nicht die in einigen Staaten geltenden weniger strengen Bestimmungen ersetzen, bieten diese Gemeinschaftsvorschriften den Unternehmen die Möglichkeit, die Fertigung in ihren technischen Merkmalen den Rechtsvorschriften aller Mitgliedstaaten anzupassen, so daß sie innerhalb der gesamten Gemeinschaft vertrieben und verwendet werden und in den Genuß der Erleichterungen und Befreiungen jeder Art kommen kann, die landwirtschaftlichen Zugmaschinen in den meisten Mitgliedstaaten gewährt werden. Auf einem Gebiet, in dem die serienmäßige Fertigung eine große Rolle spielt, werden die Unternehmen immer häufiger die Gemeinschaftsvorschriften anwenden, die demnach die einzelstaatlichen Vorschriften in vollem Umfang ersetzen können.

Die technischen Vorschriften, denen landwirtschaftliche Zugmaschinen nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften entsprechen müssen, beziehen sich auf zahlreiche Einzelteile dieser Zugmaschinen. Wegen der Unterschiedlichkeit ihres Inhalts werden sie Gegenstand einer Reihe aufeinanderfolgender Richtlinien bilden. Diese betreffen u. a. die Begrenzung der durch die Bauart der landwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmten Höchstgeschwindigkeit sowie ihre Ausrüstung mit Beifahrersitzen und Ladepritschen.

Die Mitgliedstaaten setzen mittelbar oder unmittelbar Grenzen für die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit der landwirtschaftlichen Zugmaschinen fest. Diese Grenzen sowie die Überwachung ihrer Einhaltung sind unterschiedlich.

Einige Mitgliedstaaten untersagen die Ausrüstung landwirtschaftlicher Zugmaschinen mit Beifahrersitzen, während andere diese zwingend vorschreiben; die Ausrüstung mit Ladepritschen ist mindestens in einem Mitgliedstaat untersagt.

Die festzulegenden Gemeinschaftsvorschriften sind ausreichend und erforderlich, um die Verkehrssicherheit innerhalb der Gemeinschaft zu gewährleisten. Die Festsetzung einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h entspricht diesem Ziel. Bezüglich der Ausrüstung mit Beifahrersitzen und Ladepritschen ist eine Verpflichtung bzw. ein Verbot nicht gerechtfertigt; ist eine solche Ausrüstung jedoch vorhanden, so muß sie den gemeinsamen Vorschriften über Bau und Montage entsprechen.

Die Kontrolle der Begrenzung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit wie auch die Beachtung der Gemeinschaftsvorschriften über Beifahrersitze und Ladepritschen — soweit diese Vorrichtungen bestehen — können nur im Rahmen der Erteilung der Betriebserlaubnis für die landwirtschaftliche Zugmaschine erfolgen.

In jedem Mitgliedstaat wird die allgemeine Betriebserlaubnis erteilt, wenn die einzelnen Teile der Zugmaschine den auf sie anwendbaren Vorschriften entsprechen. Auf Antrag der Beteiligten muß sie aufgrund der Gemeinschaftsvorschriften — soweit diese nach und nach in Kraft treten — und im übrigen aufgrund der einzelstaatlichen Vorschriften erteilt werden können. Es erübrigt sich, daß die durch einen Mitgliedstaat aufgrund der gemeinsamen Vorschriften vorgenommenen Nachprüfungen von anderen Mitgliedstaaten wiederholt werden, wenn die allgemeine Betriebserlaubnis für den gleichen Typ auch bei ihm beantragt wird. Die Einzelheiten der gegenseitigen Anerkennung von

Kontrollen durch die Mitgliedstaaten für landwirtschaftliche Zugmaschinen, die in Übereinstimmung mit einem in einem Mitgliedstaat genehmigten Typ hergestellt worden sind, werden später festgelegt.

Unbeschadet der Artikel 169 und 170 des Vertrags ist es zweckmäßig, im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten geeignete Bestimmungen vorzusehen, um die Lösung technischer Streitfragen zu erleichtern, die darüber entstehen könnten, ob die hergestellten landwirtschaftlichen Zugmaschinen mit dem Typ übereinstimmen, für den die Betriebserlaubnis erteilt worden ist —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Begriffsbestimmung und Grundsätze

Artikel 1

Als landwirtschaftliche Zugmaschine im Sinne dieser Richtlinie gelten alle gummibereiften Kraftfahrzeuge mit wenigstens zwei Achsen, deren Funktion im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben oder zur Betätigung bestimmter Geräte oder Maschinen eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten dürfen weder untersagen noch fordern, daß landwirtschaftliche Zugmaschinen mit Beifahrersitzen versehen oder mit Ladepritschen ausgerüstet sind.

Sie dürfen nicht verbieten, daß auf diesen Ladepritschen Waren befördert werden, deren Transport auf Anhängern, die in der Land- und Forstwirtschaft verwendet werden, zulässig ist. Innerhalb der vom Hersteller vorgesehenen Grenzen genehmigen sie eine Höchstbelastung von wenigsten 80/100 des Leergewichts der fahrbereiten landwirtschaftlichen Zugmaschine.

2. Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahmen oder die Verwendung von landwirtschaftlichen Zugmaschinen oder die Gewährung von Erleichterungen und Befreiungen jeder Art nicht aus Gründen der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit oder der Ausrüstung mit Beifahrersitzen oder mit Ladepritschen versagen oder verbieten, wenn

a) die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h beträgt; diese wird gemäß dem im Anhang zu dieser Richtlinie festgelegten Verfahren ermittelt;

b) die Beifahrersitze und Ladepritschen — soweit vorhanden — den im Anhang festgelegten Vorschriften entsprechen.

Artikel 3

Zu den in Artikel 4 genannten und für alle oder bestimmte Arten von landwirtschaftlichen Zugmaschinen von den Mitgliedstaaten gewährten Erleichterungen und Befreiungen jeder Art gehören insbesondere:

a) steuerliche Befreiungen,

b) Finanzierungen und Zuschüsse,

c) Erleichterungen in bezug auf den Führerschein (Befreiung — Mindestalter),

d) Erleichterungen hinsichtlich der Pflichtversicherung,

e) Erleichterungen in bezug auf Anhänger,

f) Befreiungen von der Gefährdungshaftung.

KAPITEL II

Betriebserlaubnis für landwirtschaftliche Zugmaschinen

Artikel 4

Im Sinne dieses Kapitels ist unter Betriebserlaubnis ein wie folgt bezeichneter Verwaltungsakt zu verstehen:

— Agréation par type und aanneming im belgischen Recht,

— Allgemeine Betriebserlaubnis im deutschen Recht,

— Réception par type im französischen Recht,

— Omologazione oder approvazione del tipo im italienischen Recht,

— Agréation im luxemburgischen Recht,

— Typegoedkeuring im niederländischen Recht.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten dürfen nicht aus Gründen der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit oder der Ausrüstung mit Beifahrersitzen oder mit Ladepritschen die Erteilung der Betriebserlaubnis für eine landwirtschaftliche Zugmaschine versagen, wenn:

a) die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h nicht übersteigt, wobei diese nach den im Anhang zu dieser Richtlinie festgelegten Prüfverfahren ermittelt wird;

b) die Beifahrersitze und Ladepritschen den im Anhang zu dieser Richtlinie festgelegten Vorschriften entsprechen;

c) der Hersteller, sofern er nicht selbst in dem Mitgliedstaat, in dem er die Betriebserlaubnis beantragt, ansässig ist, dort einen von diesem Staat zugelassenen Vertreter hat;

d) der genehmigende Staat in der Lage ist, die Übereinstimmung der Fertigung mit dem Typ, für den die Betriebserlaubnis erteilt wurde, zu überwachen.

Artikel 6

Landwirtschaftliche Zugmaschinen, für die eine Bescheinigung nach Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2 ausgestellt worden ist, gelten hinsichtlich der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit und der Ausrüstung mit Beifahrersitzen oder mit Ladepritschen in jedem Mitgliedstaat als den eigenen Rechtsvorschriften entsprechend.

Artikel 7

1. Die zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaates übersenden den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich eine Abschrift der vorgeschriebenen Bögen (Erhebungs- und Betriebserlaubnisbogen) für jeden Typ einer landwirtschaftlichen Zugmaschine, für den sie die Betriebserlaubnis aufgrund der im Anhang zu dieser Richtlinie festgelegten technischen Vorschriften erteilen oder versagen.

Für jede entsprechend dem genehmigten Typ hergestellte landwirtschaftliche Zugmaschine wird vom Inhaber der Betriebserlaubnis eine Bescheinigung ausgestellt, aus der hervorgeht, daß das Fahrzeug mit dem genehmigten Typ übereinstimmt.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten sich gegenseitig über den Entzug einer Betriebserlaubnis und über die Gründe für diese Maßnahmen.

Die Einzelheiten der Anwendung des in den vorangegangenen Absätzen angegebenen Verfahrens, insbesondere die Muster der Bögen und Bescheinigungen, werden später durch Richtlinien festgelegt.

2. Für landwirtschaftliche Zugmaschinen, denen in einem Mitgliedstaat die Betriebserlaubnis nach Artikel 5 vor Inkrafttreten der in Nummer 1 Absatz 4 vorgesehenen Richtlinie erteilt wird, stellt der Mitgliedstaat auf Antrag des Inhabers der Betriebserlaubnis eine Bescheinigung aus. In dieser Bescheinigung wird die Zugmaschine, für die die Betriebserlaubnis erteilt wurde, beschrieben und festgestellt, daß sie hinsichtlich der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit oder der Ausrüstung mit Beifahrersitzen und Ladepritschen den im Anhang zu dieser Richtlinie festgesetzten Vorschriften genügt.

Diese Bescheinigung ist für die anderen Mitgliedstaaten, in denen die Betriebserlaubnis für eine landwirtschaftliche Zugmaschine gleichen Typs beantragt wird, verbindlich.

Artikel 8

Stellen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates fest, daß mehrere Ackerschlepper, denen die Übereinstimmung mit einem bestimmten Typ bescheinigt worden ist, hinsichtlich ihrer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit oder ihrer Ausrüstung mit Beifahrersitzen und Ladepritschen nicht mit dem Typ übereinstimmen, für den sie die Betriebserlaubnis nach Artikel 5 erteilt haben, so treffen sie die notwendigen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ wieder herzustellen. Sie unterrichten die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten von den getroffenen Maßnahmen, die gegebenenfalls bis zum Widerruf der Betriebserlaubnis gehen können.

Sie treffen die gleichen Maßnahmen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines anderen Mitgliedstaates von einer Nichtübereinstimmung im Sinne des Absatzes 1 unterrichtet werden.

Bestreiten die zuständigen Behörden des Mitgliedstaates, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, das Vorliegen einer solchen Nichtübereinstimmung in den ihnen gemeldeten Fällen, so wird die Kommission befaßt; diese beruft daraufhin die von den Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen ein. Erforderlichenfalls empfiehlt sie den betroffenen Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zur Beilegung des Streitfalles; sie kann vorher die zuständigen Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragen.

KAPITEL III

Allgemeines und Schlußbestimmungen

Artikel 9

Jede in Anwendung dieser Richtlinie getroffene Maßnahme im Einzelfall, die die Erteilung der Betriebserlaubnis ablehnt oder widerruft oder den Verkauf oder die Verwendung verbietet, ist genau zu begründen. Sie wird dem Betroffenen unter Angabe der in den Mitgliedstaaten gesetzlich zulässigen Rechtsmittel und der dazu vorgesehenen Fristen mitgeteilt.

Artikel 10

Diese Richtlinie läßt die Anwendung der Artikel 31 und 32 des Vertrags auf Erzeugnisse, die den in Anhang I dieser Richtlinie festgelegten Vorschriften nicht entsprechen, unberührt.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten setzen binnen achtzehn Monaten nach Bekanntgabe dieser Richtlinie die zu ihrer Befolgung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft und unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.

Eine Aufhebung der bisherigen Regelung, die dazu führt, daß ausschließlich die auf dieser Richtlinie beruhenden neuen Bestimmungen in Kraft bleiben, ist jedoch erst drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften zulässig.

Artikel 12

Nach Notifizierung der vorliegenden Richtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission von allen im sachlichen Anwendungsbereich dieser Richtlinie für die Zukunft geplanten Entwürfen von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften so zeitig, daß diese sich hierzu äußern kann.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Für den Rat

Der Präsident

Anhang

Anhang zum Vorschlag einer Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über landwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (Radschlepper) (Höchstgeschwindigkeit, Beifahrersitze und Ladepritschen)

1. Durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit

1.1. Die Fahrgeschwindigkeit wird auf gerader, ebener, fester Fahrbahn (kurze Steigungen und Gefälle von höchstens 1,5 v. H. sind zulässig) auf einer Meßstrecke AB von mindestens 100 m Länge gemessen. Die Länge der Meßstrecke ist durch ein Meßband festzulegen. Die Endpunkte A und B der Meßstrecke werden durch je 2 senkrecht zur Fahrbahn auf einer Seite der Fahrbahn stehende Meßmarken (a) gekennzeichnet.

1.2. Die mit neuen Reifen versehene Zugmaschine durchläuft die Meßstrecke mit fliegendem Start in Hin- und Rückfahrt. Bei der Ermittlung der Fahrgeschwindigkeit ist der für Straßenfahrten vorgeschriebene Reifenluftdruck einzuhalten.

1.3. Für die Durchführung der Zeitmessung bestehen folgende Möglichkeiten:

1.3.1. Bei Zugmaschinen mit Beifahrersitz: Der Zeitnehmer befindet sich auf der Zugmaschine und stoppt die Zeit vom Durchfahren der ersten beiden, zur Deckpeilung kommenden Meßmarken bis zum Durchfahren der beiden anderen Meßmarken. Aus den Zeiten für Hin- und Rückfahrt wird der Mittelwert gebildet, der zur Berechnung der Geschwindigkeit dient (Bild 1).

1.3.2. Bei Zugmaschinen mit nur einem Sitz:

1.3.2.1. Der Zeitnehmer D befindet sich am Ende B der Meßstrecke. Am Anfang A der Meßstrecke steht ein Zeichengeber C, der dem Zeitnehmer das Einfahren der Zugmaschine in die Meßstrecke bei der Hinfahrt und das Ausfahren der Zugmaschine aus der Meßstrecke bei der Rückfahrt anzeigt. (Passieren der Verbindungslinie beider Meßmarken, z. B. durch die Vorderkante der Zugmaschine). Aus den Zeiten für Hin- und Rückfahrt wird der Mittelwert gebildet (Bild 2).

1.3.2.2. An jedem Ende der Meßstrecke befindet sich ein Zeitnehmer D. Der am Beginn (A) der Meßstrecke stehende Zeitnehmer nimmt die Gesamtzeit auf zwischen Einfahrt der Zugmaschine in die Meßstrecke bei A, Hinfahrt, Umwenden, Rückfahrt und Ausfahrt aus der Meßstrecke bei A. Der zweite Zeitnehmer mißt die Zeit für das Wenden zwischen der Ausfahrt aus der Meßstrecke bei B nach der Hinfahrt und der Wiedereinfahrt in die Meßstrecke bei dem gleichen Punkt B zu Beginn der Rückfahrt. Dabei darf die Zeit zwischen Ausfahrt aus der Meßstrecke und Wiedereinfahrt in die Meßstrecke nicht mehr als 50 v. H. der Gesamtzeit betragen. Die Differenz der beiden gemessenen Zeiten ergibt die Gesamtzeit für die Hin- und Rückfahrt und demnach den Mittelwert (Bild 3).

1.3.3. Bei jeder Zeitnahme muß derselbe Visierpunkt an der Zugmaschine gewählt werden.

1.4. Bei der Erteilung der Betriebserlaubnis oder der Prüfung der Höchstgeschwindigkeit ist ein um 10 % höherer Meßwert als die Grenzgeschwindigkeit aufgrund des Meßverfahrens, der Drehzahlsteigerung des Motors bei Teillast oder der mit der Kontrolle der Ausrüstung verbundenen Streuungen noch zulässig.

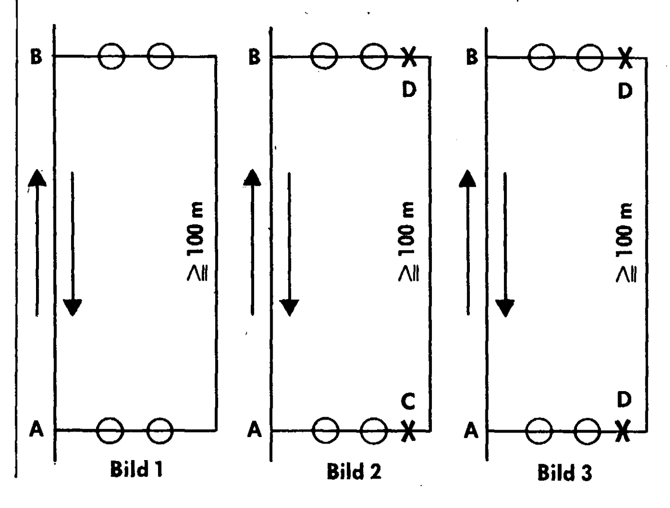


Bild 1 Bild 2 Bild 3

2. Beifahrersitze

Die Beifahrersitze müssen den folgenden Merkmalen entsprechen:

2.1. Mindestbreite: 400 mm, Mindesttiefe: 300 mm;

2.2. sie müssen mit einer klappbaren oder mit einer feststehenden Fußstütze versehen sein;

2.3. sie müssen fest angebracht sein und mit Rükken- und Armlehnen versehen sein;

2.4. die geforderten Einrichtungen dürfen an keiner Stelle über die Fahrzeugumgrenzung hinausgehen; falls dies in der Praxis unmöglich ist, ist jedoch eine Überschreitung um 10 cm höchstens zulässig, sofern die Anbringung des Sitzes die sitzende Person nicht dazu zwingt, diese Grenze zu überschreiten;

2.5. wenn die Beifahrersitze auf den Kotflügeln angebracht sind, darf sich auf jedem Kotflügel nur ein Sitz befinden.

3. Ladepritschen

3.1. Der Schwerpunkt der Ladepritschen liegt zwischen den Achsen.

3.2. Für die Abmessung der Pritsche gilt:

— die Ladefläche darf 3 m^2 nicht überschreiten;

— ihre Breite darf die größte Breite der Zugmaschine über alles — ohne Ausrüstung — nicht überschreiten.

3.3. Die Pritsche muß symmetrisch zur Fahrzeuglängsachse angeordnet sein.

3.4. Die Ladefläche darf nicht mehr als 1.50 m über der Fahrbahn liegen.

3.5. Die Anordnung und die Art der Pritsche dürfen bei einer normalen Beladung den Fahrzeugführer nicht in seiner Sicht behindern und die verschiedenen vorgeschriebenen Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen in ihrer Wirksamkeit nicht beeinträchtigen.

3.6. Die Ladepritsche muß abschraubbar sein; sie muß so an der Zugmaschine befestigt werden, daß jede Gefahr einer zufälligen Loslösung ausgeschlossen ist.

Begründung

Allgemeines

1. Im Rahmen der Arbeiten zur Angleichung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der landwirtschaftlichen Zugmaschinen arbeitet die Kommission zur Zeit nach Maßgabe von Artikel 100 eine Reihe von Richtlinienvorschlägen zur Vorlage an den Rat aus, deren Annahme dazu führen soll, daß auf Gemeinschaftsebene technische Vorschriften über Bau, Montage und Ausrüstung von landwirtschaftlichen Zugmaschinen erlassen werden.

Mit diesen Richtlinien wird auch die Einsetzung eines Verfahrens bezweckt, das zur gegenseitigen Anerkennung der auf Grund der Gemeinschaftsvorschriften von den Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen führen soll; diese Kontrollen werden in der Form der Bauartgenehmigung für Einzelteile und der Erteilung der Betriebserlaubnis für die landwirtschaftlichen Zugmaschinen selbst durchgeführt.

2. Die Vorbereitung dieses Programms hat deutlich die Notwendigkeit erkennen lassen, gewisse Unterschiede in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Begriffsbestimmung der landwirtschaftlichen Zugmaschinen zu beseitigen.

Da in einzelnen Mitgliedstaaten Fahrzeugen, die als landwirtschaftliche Zugmaschinen gelten, eine bestimmte Behandlung, insbesondere die Gewährung von Erleichterungen und Befreiungen zuteil wird, können diese Unterschiede eine Behinderung des Warenaustauschs im Sinne von Artikel 100 darstellen. Es erschien deshalb zweckmäßig, eine Richtlinie zur Harmonisierung jener Wesensmerkmale auszuarbeiten, die sich einerseits auf die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit und andererseits auf die Eignung der landwirtschaftlichen Zugmaschinen zur Beförderung von Personen und Waren beziehen.

3. Bezüglich dieser drei Fragen stellt sich die Lage in den Mitgliedstaaten im Augenblick wie folgt dar: Was die Höchstgeschwindigkeit betrifft, so sehen die geltenden Bestimmungen Geschwindigkeitsbegrenzungen für Zugmaschinen vor. Diese sind entweder in den Benutzungsvorschriften vorgeschrieben oder werden bei der Erteilung der Betriebserlaubnis für einen bestimmten Zugmaschinentyp zur Auflage gemacht; sie können sich aber auch mittelbar aus der Gewährung von Vorteilen jeder Art ergeben, die solchen Zugmaschinen vorbehalten bleibt, deren bauartlich bestimmte Geschwindigkeit unterhalb gewisser Höchstgrenzen liegt.

Was die Ausrüstung mit Beifahrersitzen betrifft, so sind in einem Mitgliedstaat diese Beifahrersitze insofern praktisch verboten, als mit ihnen ausgerüstete Fahrzeuge gewisser Vorteile verlustig gehen, die sie sonst als landwirtschaftliche Zugmaschinen gehabt hätten, während in einem anderen Mitgliedstaat Zugmaschinen im Gegenteil „mit einem festangebrachten Sitz für mindestens einen Beifahrer ausgerüstet sein müssen".

Das Problem der Ladepritschen stellt sich insoweit in ziemlich ähnlicher Form wie das der Beifahrersitze, als zumindest ein Mitgliedstaat die Beförderung von Lasten auf landwirtschaftlichen Zugmaschinen nicht zulassen will. Dieses Verbot führt dazu, daß eine mit einer Ladepritsche ausgerüstete Zugmaschine von der Begriffsbestimmung der landwirtschaftlichen Zugmaschine ausgeschlossen wird und alle Folgen eines solchen Ausschlusses zu tragen hat.

Bei der Ausarbeitung des Richtlinienvorschlags wurden die Bemerkungen des Europäischen Komitees der Verbände der Landmaschinenhersteller (CEMA) berücksichtigt.

Erläuterung des Vorschlags der Richtlinie

1. Nach dieser summarischen Schilderung der Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten soll nunmehr die im Vorschlag der Richtlinie zu deren Beseitigung gewählte Lösung kurz zusammengefaßt werden:

a) die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit wird auf 25 km/h begrenzt;

b) die Mitgliedstaaten dürfen die Ausrüstung landwirtschaftlicher Zugmaschinen mit Beifahrersitzen oder Ladepritschen weder untersagen noch vorschreiben.

   Zugunsten dieser Lösung läßt sich anführen, daß es den Mitgliedstaaten völlig freigestellt bleibt, aus Gründen der Betriebssicherheit die Frage des Beifahrersitzes im Rahmen ihrer eigenen Rechtsordnung durch Benutzungsvorschriften so zu lösen, daß eine Zugmaschine höchstens von so vielen Personen benutzt werden darf, wie Sitze daran vorhanden sind;

c) sofern Zugmaschinen mit Beifahrersitzen und Ladepritschen ausgerüstet sind, müssen diese Beifahrersitze und Ladepritschen den Vorschriften im Anhang zur Richtlinie entsprechen;

d) sind diese Voraussetzungen erfüllt, so dürfen die Mitgliedstaaten die Erteilung der Betriebserlaubnis für eine landwirtschaftliche Zugmaschine oder die Gewährung von Erleichterungen und Befreiungen nicht allen oder bestimmten Kategorien von landwirtschaftlichen Zugmaschinen aus einem der drei vorgenannten Gründe versagen (Artikel 4 Absatz 1);

e) die in einem Mitgliedstaat für einen bestimmten Zugmaschinentyp auf Grund der Richtlinie er-

teilte Betriebserlaubnis gilt für die gesamte Gemeinschaft in dem Sinne, daß die genehmigten Fahrzeuge hinsichtlich der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit, der Ausrüstung mit Beifahrersitzen oder Ladepritschen als den Rechtsvorschriften aller Mitgliedstaaten entsprechend zu gelten haben.

2. Damit ergibt sich für ausländische Hersteller, die in einem Mitgliedstaat einen ordnungsmäßig zugelassenen Vertreter haben, die Möglichkeit, in diesem Staat die Betriebserlaubnis für einen bestimmten Zugmaschinentyp zu erhalten und so in den Genuß der gegenseitigen Anerkennung der Kontrollen für alle Zugmaschinen zu kommen, die in Übereinstimmung mit diesem genehmigten Typ hergestellt werden. Bevor sie einem ausländischen Hersteller diese Betriebserlaubnis erteilen, haben die zuständigen Stellen des betreffenden Mitgliedstaates sich zu vergewissern, daß sie imstande sind, die Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Typ festzustellen.

Diese Frage ist bereits anläßlich des Vorschlags der Richtlinie über Fahrtrichtungsanzeiger für Kraftfahrzeuge behandelt worden. Hier genügt die Feststellung, daß die Gründe, die zugunsten der in jener Richtlinie vertretenen These vorgebracht wurden, auch im vorliegenden Falle gelten.

3. Durch Artikel 8 soll ein Verfahren zur Lösung jener Schwierigkeiten festgelegt werden, die sich ergeben könnten, wenn ein Mitgliedstaat die Nichtübereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ feststellt.

Der Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, muß dann nach entsprechender Unterrichtung die notwendigen Maßnahmen treffen, um diesen Zustand zu beenden. Bestreitet er die Begründetheit der Klage, so kann die Kommission ein Schiedsverfahren zur Beilegung des Streitfalles einleiten.

Artikel 7 legt in den beiden ersten Unterabsätzen von Absatz 1 bereits jetzt das Verfahren fest, das eine wirksame Durchführung der gegenseitigen Anerkennung der Kontrollen ermöglicht; diese wird durch die Zusendung der Betriebserlaubnisbogen an die Mitgliedstaaten verwirklicht.

Das Verfahren selbst und die Muster der zu übermittelnden Bogen stehen noch zur Debatte. Da keine Rede davon sein konnte, die bereits begonnenen Arbeiten bis zur Fertigstellung einer einschlägigen Richtlinie auszusetzen, ist in Artikel 7 Absatz 2 eine Übergangsregelung vorgesehen worden. Danach können die Hersteller bis zur Inkraftsetzung der endgültigen Regelung von dem Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, auf einfachen Antrag eine Bescheinigung zum Nachweis darüber erhalten, daß die genehmigte Zugmaschine tatsächlich den Vorschriften der Richtlinie und ihres Anhangs genügt.

Dadurch erhält die nach Maßgabe der Richtlinie durchgeführte Kontrolle bereits jetzt eine gemeinschaftliche Tragweite.

4. Die allgemeinen und Schlußbestimmungen des Kapitels III bedürfen keiner besonderen Erläuterung.

Es genügt die Feststellung, daß sie der Kommission eine Unterrichtung darüber erlauben sollen, was die Mitgliedstaaten nach der ihnen zugegangenen Notifizierung der Richtlinie unternommen haben. Die auf achtzehn Monate festgesetzte Frist erschien den Mitgliedstaaten unerläßlich, um ihre einschlägige Gesetzgebung zu ändern und außerdem den Schwierigkeiten technischer Art Rechnung zu tragen, die durch das Inkraftsetzen der neuen Regelung den Herstellern in den einzelnen Mitgliedstaaten zweifellos entstehen werden (Artikel 11). Ferner ist vorgesehen, daß die Mitgliedstaaten die Gemeinschaftsvorschriften erst nach drei Jahren an die Stelle ihrer eigenen Regelung setzen dürfen. Diese Frist soll den Herstellern ausreichende Gelegenheit geben, die erforderlichen Anpassungen vorzunehmen.

Weiter ist vorgesehen, daß die Mitgliedstaaten die Kommission über alle Entwürfe von Regelungen unterrichten, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Dadurch soll die Kommission in die Lage versetzt werden, ihre Bemerkungen vorzubringen (Artikel 12).

Artikel 9 schreibt vor, daß bestimmte in Anwendung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen, die sich im Einzelfall ungünstig auswirken, genau zu begründen und den Betroffenen unter Angabe der in den Mitgliedstaaten gesetzlich zulässigen Rechtsmittel mitzuteilen sind.

Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Eine Stellungnahme des Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses dürfte unerläßlich sein, da die Durchführung der einzelnen Bestimmungen der Richtlinie in gewissen Mitgliedstaaten eine Änderung der Rechtsvorschriften erforderlich macht, wie dies aus der Beantwortung des von der Kommission an die Mitgliedstaaten übersandten Fragebogens hervorgeht.